FAXINFORME

CLIPPING

Volante

Tiragem: 25.000

Área: 849cm²/ 73%

Data: 01.11.2011 Tipo: Revista Especializada Mensal Secção: Nacional FOTO Cores: 4 Cores Pág:48;49

COMO UM SUPER HERÓI

Na vida civil é um sóbrio executivo, mas na pista transforma-se numa endiabrada máquina de condução. Como todos os super heróis, o BMW M5 sofre de bipolaridade... e ainda bem

CLARK KENT era um tímido e pacato jornalista, mas quando tirava os óculos e metia a capa e o fatinho de licra, transformava-se no Super Homem. O cientista Dr. Robert Bruce Banner quando lhe subia a mostarda ao nariz transformava-se no Incrível Hulk e até o divertido Pateta, quando comia uns amendoins 'virava' o Superpateta. É dessa bipolaridade super heróica de que se faz o fascínio do BMW M5. Basta carregar no botãozinho M ou configurar os vários parâmetros de condução no sistema iDrive para operar uma transformação digna de heróis da banda desenhada. O M5 passa rapidamente de um confortável e sofisticado familiar com quase cinco metros de comprimento e duas toneladas de peso a um explosivo superdesportivo com os nervos à flor da pele, pronto a atacar cada curva como se a salvação do mundo disso dependesse.

Civilizado e bem educado

Foi para demonstrar as qualidades bipolares do BMW M5 que a marca alemã convocou a imprensa internacional para a região de Sevilha. Primeiro com um traçado de estrada de bom piso, depois com uma sessão de terapia ocupacional no Circuito Ascari, um *resort* de férias com pista em vez de piscina. E que pista: Inclinações, curvas rápidas, curvas cegas, *relevés* e muito desafio à tração e ao coração.

Nesta nova encarnação do M5, a BMW abdicou do atmosférico V10 e adotou um V8 biturbo de 4,4 litros, com mais tecnologia do que um curso no Técnico. Sem delongas no manual de instruções, passemos aos destaques: 560 cv de potência máxima entre as 6000 e as 7000 rpm e um binário a lembrar a dívida pública portuguesa – 680 N.m prontos a 'cobrar' logo a partir das 1500 rpm, com auxílio de uma caixa de dupla embraiagem de sete velocidades com comandos (de patilhas) no volante. Com este aparente *downsizing* de motor, a BMW garante uma redução de consumos na ordem dos 30 por cento o que acaba por se refletir positivamente no preço. O novo M5 custa cerca de 5 mil euros a menos do que o da geração anterior e oferece mais 10 por cento de potência e prestações de arrepiar – 4,4 segundos dos 0 aos 100 km/h com a função *launch control* e 305 km/h de velocidade máxima para quem adquirir o M Drivers Package.

FAXINFORME

CLIPPING

Volante

Tiragem: 25.000

Área: 849cm²/ 73%

Data: 01.11.2011 Tipo: Revista Especializada Mensal Secção: Nacional FOTO Cores: 4 Cores Pág:48;49

Volante
M-MM 5124
No habitáculo os padrões de conforto e qualidade do Série 5 levam agora uma tónica mais desportiva, a começar pelo comando da caixa de velocidades automática exclusivo das versões M. O volante é que podia ter um design e uma pega mais desportiva
FICHA TÉCNICA
BMW M5
Motor V8, biturbo, 4395 cm3 Potência 560 cv/6000-7000 rpm Binário 680 N.m/1500-5750 rpm Transmissão Às rodas traseiras; caixa automática de dupla embraiagem e sete velocidades Peso 1945 kg Mala 520 litros Depósito 80 litros Velocidade Máxima 250 km/h* Aceleração 0-100 km/h 4,4 segundos Consumo Médio 9,9 l/100 km Emissões CO2 232 g/km
M5

Mas, a grande proeza nesta evolução do M5, é o extremar da sua dupla personalidade, entre um sóbrio familiar e uma radical máquina de emoções. Com o trabalho realizado ao nível das suspensões e o maior refinamento e melhores acabamentos a bordo, o M5 está agora mais confortável, civilizado e capaz de oferecer uma condução relaxada e segura sem atrair a atenção da impiedosa Guardia Civil.

O bom selvagem

Entramos na pista do resort Ascari e não é para beber daiquiris (ainda). Afinamos o setup para o modo Sport Plus que atua separadamente sobre a resposta da direção, da caixa de velocidade, da cartografia do motor e do amortecimento e o até então fleumático BMW M5 liberta-se como um alazão selvagem, a precisar de rédea curta, sobretudo quando desligamos o controlo de estabilidade ou o configuramos num modo mais liberal, que protege os excessos, mas não impede as atravessadelas.

Sem 'ajuda externa' e entregues à brutal potência nas rodas traseiras (o novo diferencial ativo eletrónico permite um bloqueio de 0 a 100 por cento), entramos então na vertigem do drifting. O rugir dos oito cilindros, o cheiro a borracha queimada dos pneus e a incrível capacidade de tração nas curvas de menor aderência fazem-nos acreditar que podemos ser super-heróis, mas quando a traseira do M5 nos passa à frente ou vamos aparar um pouco da relva das escapatórias é que percebemos que no seu extremo mais exigente o M5 não é um carro para o Clark Kent... é um carro para o tipo da capa e do fatinho de licra que é alérgico a kryptonite. ● **Rui Pelejão**